ВЫХОДИТ РАЗ В ДВЕ НЕДЕЛИ

РЕКОМЕНДУЕМАЯ РОЗНИЧНАЯ ЦЕНА: 379 РУБ.
РОЗНИЧНАЯ ЦЕНА: 89,99 ГРН. 72 900 БЕЛ. РУБ., 1290 ТЕНГЕ

АВТО ЛЕГЕНДЫ СССР И СОЦСТРАН

№ 174

SYRENA 104

ВСЕ ПО-ПОЛЬСКИ
ОТ ДЕРЕВА К МЕТАЛЛУ
МУЗЕЙ НА КОЛЕСАХ

DeAGOSTINI

«Автолегенды СССР»
Выходит раз в две недели
Выпуск №174, 2015
РОССИЯ

Издатель и учредитель:
ООО «Де Агостини»,
105066, г. Москва,
ул. Александра Лукьянова, д. 3, стр. 1.
Генеральный директор: Н. Скилакис
Финансовый директор: П. Быстрова
Коммерческий директор: А. Якутов
Главный редактор: А. Жаркова
Выпускающий редактор: Н. Зварич
Менеджер по маркетингу: М. Ткачук
Менеджер по продукту: С. Юхина
Распространение:
ООО «Бурда Дистрибьюшен Сервисиз»

Адрес редакции:
ООО «Де Агостини», 105066, г. Москва,
ул. Александра Лукьянова, д. 3, стр. 1.
(письма читателей по данному адресу не принимаются)

Уважаемые читатели!
Для вашего удобства рекомендуем приобретать выпуски в одном и том же киоске и заранее сообщать продавцу о вашем желании покупать следующие выпуски коллекции.

Для заказа пропущенных номеров
и по всем вопросам, касающимся информации о коллекции, заходите на сайт
www.deagostini.ru,
по остальным вопросам обращайтесь по телефону «горячей линии» в Москве:
8-495-660-02-02
Телефон бесплатной «горячей линии» для читателей в России: 8-800-200-02-01

Адрес для писем читателей:
Россия, 150961, г. Ярославль, а/я 51,
«Де Агостини», «Автолегенды СССР»
Пожалуйста, указывайте в письмах свои контактные данные для обратной связи (телефон или e-mail).
Свидетельство о регистрации СМИ в Федеральной службе по надзору в сфере массовых коммуникаций, связи и охраны культурного наследия
ПИ № ФС 77-44630 от 20.04.2011

УКРАИНА
Издатель и учредитель:
ООО «Де Агостини Паблишинг»
01032, Украина, г. Киев, ул. Саксаганского, 119
Генеральный директор: Екатерина Клименко
Адрес для писем читателей:
Украина, 01033, г. Киев, а/я ДЕ АГОСТИНИ
Україна, 01033, м. Київ, а/с ДЕ АГОСТІНІ
«Автолегенды СССР»
Пожалуйста, указывайте в письмах свои контактные данные для обратной связи (телефон или e-mail).
Для заказа пропущенных номеров
и по всем вопросам, касающимся информации о коллекции, заходите на сайт
www.deagostini.ua,
по остальным вопросам обращайтесь по телефону бесплатной «горячей линии» в Украине: 0-800-500-8-40
Свидетельство о государственной регистрации печатного СМИ Государственной регистрационной службы Украины
КВ №18342-7142ПР от 21.11.2011 г.

КАЗАХСТАН
Распространение:
ТОО «Казахско-Германское предприятие БУРДА-АЛАТАУ ПРЕСС» Казахстан, г. Алматы, ул. Зенкова, 22 (уг. ул. Гоголя), 7 этаж.
Тел.: +7 727 311 12 86, +7 727 311 12 41 (вн. 109),
факс: +7 727 311 12 65

БЕЛАРУСЬ
Импортер в Республику Беларусь
ООО «Росчерк», 220037, г. Минск,
ул. Авангардная, 48 а, литер 8/к,
тел./факс: +375 17 331-94-41
Телефон «горячей линии» в РБ:
+ 375 17 279-87-87 (пн–пт, 9:00–21:00)

Адрес для писем читателей:
Республика Беларусь, 220040, г. Минск,
а/я 224, ООО «Росчерк», «Де Агостини»,
«Автолегенды СССР»

Печать: ООО «Компания Юнивест Маркетинг»,
08500, Украина, Киевская область,
г. Фастов, ул. Полиграфическая, 10
Тираж: 40 000 экз.
Рекомендуемая розничная цена: 379 руб.
Розничная цена:
89,99 грн. 86 900 бел. руб., 1290 тенге
ISSN 2071-095X
© 2008–2015 ООО «Де Агостини»

Издатель оставляет за собой право изменять последовательность выпусков и их содержание, а также приложения к выпускам.
Издатель оставляет за собой право увеличить рекомендуемую цену выпусков.
Неотъемлемой частью выпуска является приложение — модель-копия автомобиля в масштабе 1:43

Иллюстрации предоставлены:
стр. 1, 2, 8–10, 16: ООО «Де Агостини»;
фоновые иллюстрации на стр. 1, 2, 8–10: © hdrmaps.com;
стр. 4–5, 6 (верх): © Krzysztof Sachs;
стр. 3, 6 (низ); 12–15: © Michal Lesniewski;
стр. 7: © PAP/Vostock-photo;
стр. 11: © Владимир Новоселов

Издатель благодарит Владимира Новоселова за предоставленные фотографии, Владимира Мироненко а также Александра Павленко и Максима Шелепенкова за помощь в подготовке выпуска

3D графика:
Наиль Хуснутдинов и Алексей Катков

Дата выхода в России 28.10.2015

Разработка и осуществление проекта:
TAIGA GROUP

Syrena — единственный автомобиль, полностью разработанный в Польше. Он не отличался ни выдающимися техническими решениями, ни авангардным дизайном, зато был дешевым, экономичным, простым в эксплуатации и ремонте.

С оглядкой на DKW

На пленарном заседании ЦК Польской объединенной рабочей партии и президиума правительства Польши в мае 1953 года была принята резолюция, в которой говорилось о необходимости «построить популярный автомобиль для экономии времени на службе и отдыхе, для новаторов, руководителей трудовых коллективов, активистов, ученых и ведущих представителей интеллигенции». Другими словами, в стране должны были собственными силами создать небольшой автомобиль, предназначенный скорее для частников. Выпускавшийся на автомобильном заводе *FSO (Fabryka Samochodow Osobowych)* в Жеране, пригороде Варшавы, легковой автомобиль *M-20 Warszawa* в основном использовался в государственных учреждениях в качестве служебной машины. Правительство страны поручило организовать разработку конструкции нового автомобиля, максимально соответствующей реалиям польской промышленности того времени, Центральному правлению автомобильной промышленности Польши (аналог нашего Минавтопрома). Спустя месяц после принятия резолюции в городе Бельско-Бяла *(Bielsko-Biała)* состоялось совещание ведущих специалистов польской автомобильной промышленности, в котором приняли участие главный конструктор завода *FSO* и специалист по автомобильным шасси *Karol Pionnier*, главный кузовщик того же автозавода *Stanisław Panczakiewicz* и *Fryderyk Bluemke*, конструктор двухцилиндровых двухтактных двигателей для пожарных мотопомп, производившихся с 1949 года на заводе механического оборудования *WSM (Wytwórni Sprzętu Mechanicznego)* в Бельско-Бяла. Эти моторы предполагалось адаптировать для нового автомобиля.

В течение трех недель были разработаны предложения по конструкции и компоновке будущей машины. Во многом они носили компромиссный характер, так как возможности польской автомобильной промышленности оставались довольно скромными, да и объемы выпуска трудно назвать амбициозными — 3000 автомобилей в год. Новая модель создавалась явно с оглядкой на довоенные автомобили *DKW*. Совпадало практически все: рамная конструкция, передний привод, двухтактный двигатель, расположенный перед передней осью, подвеска колес на поперечных рессорах и т.д. Но все это разрабатывалось и компоновалось заново, с учетом уже выпускаемых в Польше деталей, узлов и комплектующих, главным образом от автомобиля *M-20 Warszawa*.

При разработке машины конструкторы отказались от кузовных элементов глубокой вытяжки из-за дефицита подходящего металла и необходимости изготовления дорогостоящей штамповой оснастки. Каркас кузова автомобиля предложили сделать деревянным, обшитым сверху металлическими панелями, выколоченными на деревянных болванках. При этом крышу автомобиля поверх фанеры вообще решили обклеить полихлорвиниловым дерматоидом — попросту дерматином. Дешево и сердито!

Легковой автомобиль Syrena 104

Syrena 100 — первенец автозавода в Бельско-Бяла

Первые прототипы

1 августа 1953 года началась реализация проекта по созданию нового автомобиля. К обычным техническим трудностям добавились организационные — ход работы постоянно контролировали партийные органы, а любые изменения приходилось согласовывать с Центральным правлением автомобильной промышленности.

Первые два прототипа новой машины изготовили в декабре 1953 года. Они несколько отличались друг от друга внешне. Один автомобиль, созданный по проекту *Stanisława Panczakiewicza*, имел кузов оригинального дизайна и «стандартный» двигатель завода *WSM* (объем 690 см³, мощность 22 л.с.), у которого зажигание от магнето заменили батарейным. Ради упрощения конструкции доступ к багажнику сделали из салона — через откинутую спинку заднего сиденья. На второй машине, созданной по проекту *Stanisława Lukaszewicza*, использовались готовые кузовные элементы от автомобиля *M-20 Warszawa* (передние и задние крылья, передние двери и т.д.). Естественно, эта машина смотрелась несколько комично, так как кузовные элементы от *Warszawa* для нее были великоваты. Зато на ней стоял модернизированный двигатель завода *WSM*, у которого заменили коленчатый вал (сборный, на роликовых подшипниках) и карбюратор. В результате объем двигателя вырос до 746 см³, а мощность увеличилась до 27 л.с.

В начале 1954 года, когда эти машины вышли на испытания, стало ясно, что конструкция не только архаичная, но и перетяжеленная. Например, топливный бак размещался под капотом машин и бензин поступал в карбюратор самотеком, в системе охлаждения двигателя отсутствовал водяной насос, а термосифонное охлаждение не всегда оказывалось эффективным, что приводило к перегреву двигателя. Единственными «светлыми пятнами» в конструкции автомобиля были привод на передние колеса и четырехскоростная коробка передач. По итогам испытаний договорились объединить наиболее удачные решения первых двух прототипов: от одного взяли кузов с оригинальным дизайном,

В 1955 году на ярмарке в Познани один из прототипов Syrena 100 вызвал огромный интерес у посетителей

Прототипы отличались друг от друга решениями отдельных узлов и механизмов. К примеру, на них использовались два вида поперечных рычагов передней подвески — кованые и штампованные из листового металла, три версии подвески двигателя, три варианта задней подвески колес.

На Syrena 100 стоял двухцилиндровый двигатель, заимствованный от пожарной мотопомпы

от другого — более удачный и мощный двигатель, который со временем получил наименование *S-15*. Максимальная скорость машины составляла 90 км/ч, а расход топлива колебался от 7 до 8 л на 100 км.
В течение 1955 года изготовили еще несколько прототипов нового автомобиля, который получил название *Syrena* в честь русалки, согласно польской легенде защищающей реку Висла и столицу государства Варшаву. Сирену и сегодня можно увидеть на городском гербе Варшавы.
Все опытные машины были подвергнуты интенсивным дорожным испытаниям. Прототипы отличались друг от друга решениями отдельных узлов и механизмов. К примеру, на них использовались два вида поперечных рычагов передней подвески — кованые и штампованные из листового металла, три версии подвески двигателя, три варианта задней подвески колес. По итогам испытаний предполагалось выбрать наиболее удачную конфигурацию этих элементов. Для сравнения в испытаниях *Syrena* принимали участие зарубежные аналоги — *Renault 4CV, Panhard Dyna, IFA, DKW 3-6* и *Goliath 700*.
Во время дорожных испытаний один из автомобилей *Syrena*, которым управлял *Karol Pionnier*, перевернулся на горной дороге. Фанерную крышу разнесло в клочья, и просто чудо, что водитель при этом не пострадал. Отчасти именно этот инцидент повлиял на решение конструкторов отказаться от деревянных элементов в конструкции машины, но главная причина заключалось в другом.
Один из прототипов *Syrena 100* выставлялся в 1955 году на XXIV торговой ярмарке в Познани *(Poznań)* и вызвал огромный интерес

Легковой автомобиль Syrena 100 (вид сзади)

На автомобиле Syrena 101 стояли колеса меньшего размера

у посетителей. На это обстоятельство обратило внимание польское правительство, и было принято решение об увеличении объемов производства автомобилей *Syrena* до 10 тысяч в год. Правда, при этом не учитывались возможности завода *FSO*, где выпуск *Syrena* с самого начала рассматривался как «побочное производство». Да и конструкция автомобиля была рассчитана на мелкосерийный выпуск с большой долей ручного труда. А тут 10 тысяч автомобилей в год! При таких объемах необходимы были дополнительные крупные капиталовложения. К примеру, для производства деревянных элементов каркаса кузова пришлось бы строить огромный деревообрабатывающий комбинат и заодно заниматься заготовкой и сушкой древесины в промышленных масштабах. А уж сколько для этого потребовалось бы плотников — страшно подумать!

Но главное, использование дерева в легковом автомобиле считалось даже не вчерашним, а позавчерашним днем. Так надо ли было развивать деревообрабатывающее производство в угоду спорной конструкции? В итоге все же решили делать автомобили *Syrena* с цельнометаллическим кузовом.

Шаг за шагом

Выпуск *Syrena 100* официально стартовал 20 марта 1957 года, но до конца декабря построили не более двухсот автомобилей «по обходным технологиям». Эти машины не предназначались для широкой продажи — их по минимальной цене распределили среди сотрудников *FSO* и заводов-смежников, чтобы в процессе эксплуатации собрать как можно больше информации о поломках и дефектах. Серийное производство автомобилей *Syrena* началось осенью 1958 года, когда в помещении бывшего склада смонтировали новый конвейер для их сборки. Но и эти машины трудно было назвать массовыми — известно, что

Появление модификации Syrena 102 было вызвано технологическими причинами — изменился способ сварки кузова

их кузова штамповались на временных штампах, выполненных из бетона. Качество таких штамповок оставляло желать лучшего, при этом трудоемкость изготовления кузовов оставалась очень высокой. Так, кузовные части перед сваркой приходилось подгонять «по месту» с помощью молотков, а неровности на металле выравнивать оловянным припоем и рихтовать вручную. По такой технологии до конца года собрали всего 660 автомобилей.

Лишь с запуском полноценного штампового оборудования производство автомобилей *Syrena* стало ритмичным, и в 1959 году собрали уже 3010 экземпляров.

В 1960 году машину слегка модернизировали. На *Syrena 101* появился топливный насос (до этого топливо из бака в карбюратор поступало самотеком) и карбюратор нового типа, второй стеклоочиститель на ветровом стекле (до этого устанавливался один — с водительской стороны), улучшенная передняя подвеска с телескопическими амортизаторами (ранее стояли рычажные) и колеса меньшего диаметра с шинами размером 5,60×15 (до этого ставились 5,25×16).

Легковой автомобиль Syrena 103 оснащался двигателем большей мощности

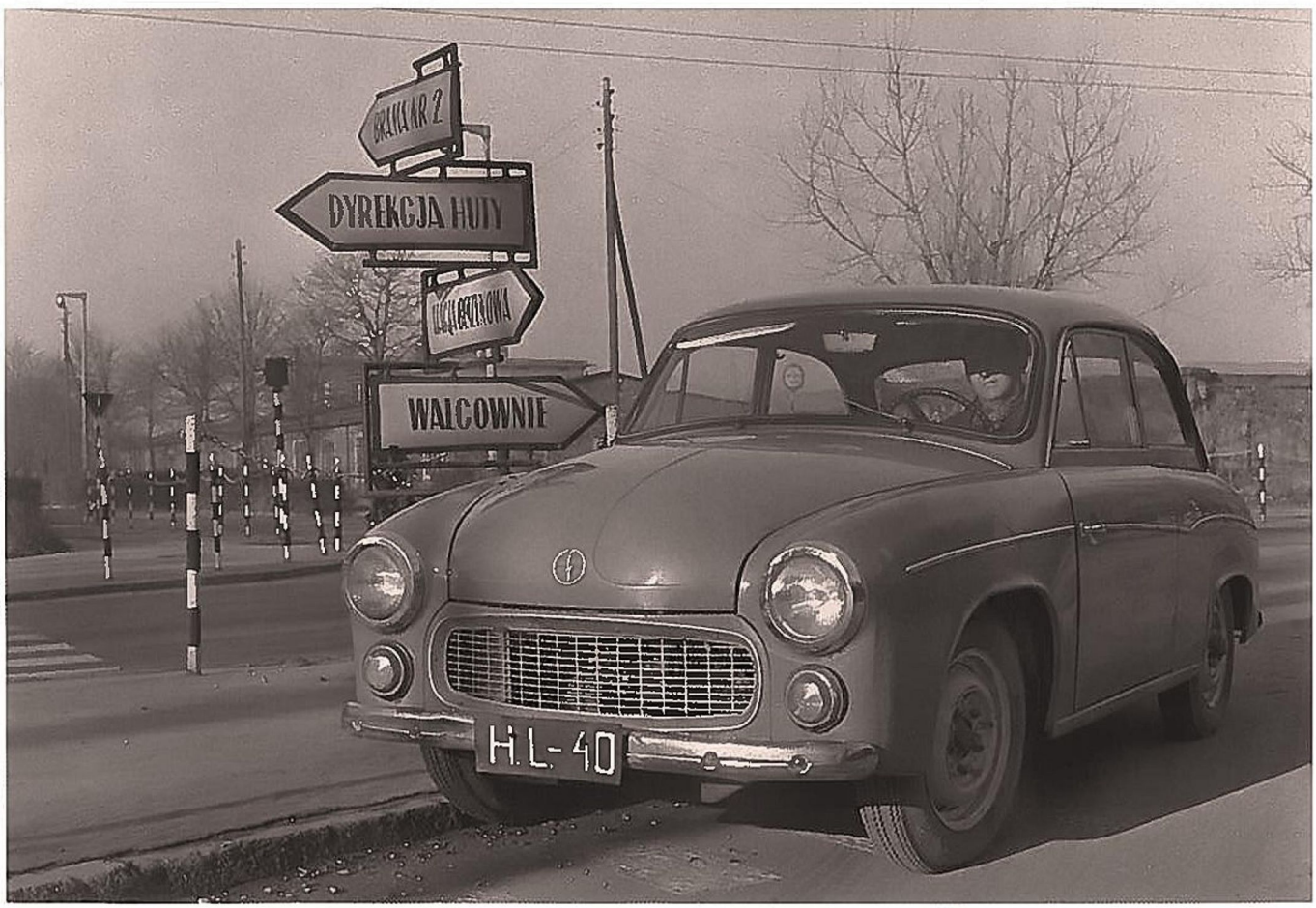
Серийное производство автомобилей Syrena началось осенью 1958 года, когда в помещении бывшего склада смонтировали новый конвейер для их сборки. Но и эти машины трудно было назвать массовыми — известно, что их кузова штамповались на временных штампах, выполненных из бетона.

Появление модели с индексом *Syrena 102* в 1962 году было вызвано технологическими причинами. На предприятии смонтировали новую сварочную линию кузовов, что потребовало изменить членение элементов кузова и мест сварки. Внешне такие машины можно отличить по конструкции нижней части кузова, в районе порога. Кроме того, автомобиль оснастили новыми задними фонарями большего размера.

В салоне установили раздельные передние сиденья (раньше раздельными были только спинки сидений, а подушка нижнего дивана была единой), рычаг стояночного тормоза переместился с левой стороны водительского сиденья под приборную панель, привод стартера теперь осуществлялся от замка зажигания, а не от отдельной кнопки.

В это же время на заводе провели эксперименты по установке на машину трехцилиндрового двигателя с водяным охлаждением от немецкого автомобиля *Wartburg 312* объемом 992 см³ и мощностью 43 л.с. при 4200 об/мин. Он практически идеально подходил для *Syrena*, поскольку эти машины имели схожую компоновку моторного отсека, когда радиатор системы охлаждения двигателя размещается не перед двигателем, а за ним. Вместе с двигателем *Wartburg* на машине появилась и четырехступенчатая коробка передач, синхронизированная на всех передачах, кроме первой. Машины с двигателем *Wartburg* получили наименованием *Syrena 102S* и внешне отличались от обычной *Syrena 102* двойным декоративным молдингом на боковинах

Продолжение на стр. 10



SYRENA 104

АВТО ЛЕГЕНДЫ

СССР И СОЦСТРАН

кузова и решеткой радиатора с вертикальными прорезями. Максимальная скорость *Syrena 102S* достигала 125 км/ч.

К новому двигателю

В октябре 1963 года была запущена в производство модернизированная машина *Syrena 103* с новым двигателем *S-150* того же рабочего объема, но увеличенной до 30 л.с. мощности. Двигатель получил новую головку блока и измененную систему выпуска отработавших газов. Внешне *Syrena 103* отличалась от своей предшественницы решеткой воздухозаборника «в сеточку» и бамперами без «хлыков». В 1964 году топливный бак перенесли из моторного отсека в багажник и разместили за задним сиденьем, а в 1965 году на машине установили электрический нагреватель в системе отопления кузова — теперь пассажиры чувствовали себя зимой гораздо комфортнее.

Некоторое время в качестве варианта «люкс» параллельно выпускалась модификация *Syrena 103S*, оснащавшаяся все тем же трехцилиндровым двигателем *Wartburg 312*. От стандартных *Syrena 103* машина с немецким двигателем также отличалась двойными декоративными молдингами на боковинах кузова и решеткой радиатора.

С начала 60-х годов в Бельско-Бяла велись работы по созданию нового трехцилиндрового двигателя *S-31* (объем 840 см³, мощность 40 л.с.). К сожалению, в 1962 году в авиакатастрофе погиб *Fryderyk Bluemke* — главный конструктор двигателей завода *WSM*, поэтому работу над новым мотором заканчивал инженер *Jerzego Slawika*. А в *FSO* для нового мотора разработали полностью синхронизированную коробку передач, которая избавила водителей от необходимости постоянного двойного выжима сцепления.

Освоение принципиально нового силового агрегата для завода в Бельско-Бяла оказалось непростой задачей: только после того как предприятие получило необходимые инвестиции, появилась возможность его серийного производства — *Syrena 104* с новым двигателем *S-31* была запущена в серию в 1966 году.

Снаружи новую машину можно было отличить по иному росчерку бокового молдинга и новым передним подфарникам. Максимальная скорость возросла до 125 км/ч.

В 1964 году топливный бак перенесли из моторного отсека в багажник и разместили за задним сиденьем, а в 1965 году на Syrena 103 установили электронагреватель в системе отопления кузова, чтобы пассажиры комфортнее чувствовали себя зимой.

«Носок» и «куролапка»

В конце 60-х годов задумались о передислокации производства автомобилей *Syrena* с *FSO* на *WSM*, чтобы высвободить в Жеране дополнительные производственные мощности, так как завод должен был перейти на массовый выпуск лицензионной модели *Fiat 125p*. При этом *FSO* продолжал совершенствовать автомобили *Syrena*. Так в 1972 году появилась модернизированная модель *Syrena 105*.

У легкового автомобиля Syrena 105 изменилась навеска дверей

Выпуск автомобилей Syrena

Модель	Количество экземпляров
100	4895
101	8347
102	11 341
102S	141
103	29 767
103S	391
104	113 689
105i и 105L	3571 (FSO) + 344 077 (FSM)

Обновленная машина избавилась от такого «атавизма», как двери, открывающиеся против хода машины — «по ветру». На *Syrena 105* двери навешивались на переднюю стойку, как у всех современных автомобилей. Нижняя кромка окон опустилась на 40 мм, благодаря этому улучшилась обзорность и внешний вид стал гораздо интереснее. У предыдущих моделей боковое остекление не доходило до поясной линии, так как выполнялось «по моде» 50-х годов. В Жеране построили всего 3571 экземпляр *Syrena 105*, после чего ее производство полностью передали в Бельско-Бяла. Здесь выпуск *Syrena 105* начали 21 августа 1972 года. Это событие послужило поводом для переименования Завода механического оборудования *(WSM)* в Завод малолитражных автомобилей *(Fabryka Samochodów Małolitrażowych, FSM)*.

На Syrena 105 двери навешивались на переднюю стойку, как у всех современных автомобилей

Для повышения безопасности вождения на *Syrena 105* в 1974 году установили двухконтурную тормозную систему с раздельным приводом на передние и задние колеса, а также предусмотрели места для крепления ремней безопасности.

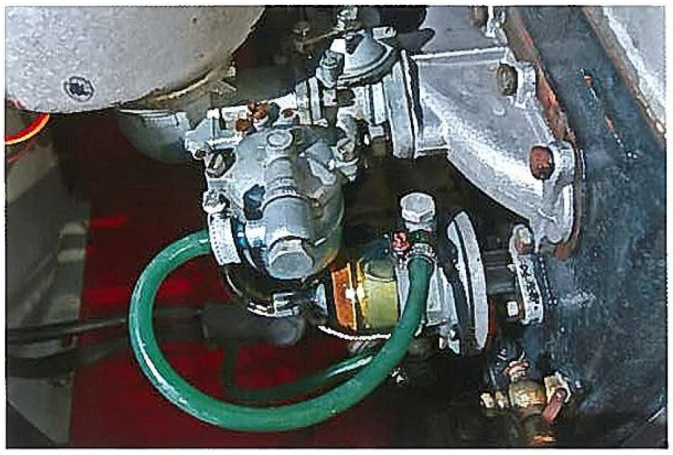
В 1974 году началось производство *Syrena* в исполнении «люкс» *(Syrena 105L)*: машина получила новые передние сиденья, внешние зеркала заднего вида, рычаг переключения передач и стояночного тормоза, установленные на полу между сиденьями. Производство автомобилей *Syrena* продолжалось до 30 июня 1983 года. Всего было изготовлено 172 142 экземпляра (всех моделей) на заводе *FSO* и 344 077 экземпляров на заводе *FSM*.

В момент прекращения производства автомобиль *Syrena* можно было смело назвать «музеем на колесах», настолько архаично он выглядел на фоне современников. Действительно, округлые, чуть одутловатые формы кузова родом из 50-х годов в 80-е смотрелись довольно странно, а маломощный двухтактный двигатель давно не вызывал у потребителей никаких восторгов. За специфический запах автомобили *Syrena* в Польше называли «носком» *(skarpeta)*, а за двери, открывавшиеся против хода машины (на всех моделях кроме *Syrena 105*) — «куролапкой» *(kurolapka)*.

Сегодня отношение к этим машинам в Польше кардинально изменилось — осознав, что *Syrena* тоже являются частью истории страны, поляки стараются беречь и реставрировать сохранившиеся экземпляры.

Можно заметить, что у автомобилей Syrena 105 увеличился размер боковых окон

- У автомобиля Syrena 104 двери с задней навеской. Они открывались против хода машины
- Салон малолитражного автомобиля вмещал четверых взрослых пассажиров
- Задний фонарь Syrena 104 имел секции только двух цветов — красного и оранжевого
- Для такого маленького автомобиля багажник был довольно вместительным, правда, много места занимало запасное колесо



- *Двухтактный двигатель автомобиля Syrena при работе издавал характерный звук и всегда сильно дымил*
- *На Syrena 104 устанавливался трехцилиндровый двигатель. Радиатор системы охлаждения стоял за двигателем, а не перед ним*
- *Syrena 104 оснащалась топливным насосом. Для сравнения: на Syrena 100 топливо поступало в двигатель самотеком, так как топливный бак находился в моторном отсеке, над двигателем*
- *Приборная панель оборудована очень скромно, но не лишена изящества*

На базе агрегатов Syrena построили несколько интересных образцов автомобилей: небольшой микроавтобус Syrena Mikrobus (1960 год), спортивное купе Syrena Sport (1960 год), грузопассажирский автомобиль с кузовом «универсал» Syrena Kombi (1961 год), хэтчбек Syrena 110 (1966 год). Но все они остались лишь опытными образцами. Гораздо удачнее сложилась судьба у грузовых модификаций Syrena — пикапа Syrena R-20 и грузопассажирского фургона Syrena 105B Bosto.

Грузопассажирский фургон Syrena 105B Bosto

Syrena 105B Bosto

Сегодня мы назвали бы грузопассажирский фургон *Syrena 105B Bosto* (*Bosto* — сокращение от *bielski osobowo-towarowy*, что дословно означает «грузопассажирский из Бельско») автомобилем для малого бизнеса. Собственно, именно для этих целей он и создавался. В Польше частный малый бизнес, в основном в сельском хозяйстве, существовал всегда. А в 70-е годы он даже получил дополнительную государственную поддержку, чем и было вызвано появление фургона на шасси *Syrena*.

Фургон *Syrena 105B Bosto* был разработан в Научно-исследовательском центре *OBRSM* (позже переименованном в *BOSMAL*) при заводе *FSM* в городе Бельско-Бяла и выпускался серийно на заводе *FSM* с декабря 1974 года до 30 июня 1983 года. По сравнению с базовой моделью, у фургона была полностью переделана задняя часть, включая заднюю подвеску колес. Для достижения большей грузоподъемности и надежности подвески заднюю поперечную рессору на *Syrena Bosto* заменили двумя параллельными полуэллиптическими рессорами. В результате автомобиль мог перевозить четырех пассажиров (двоих в кабине и двоих в кузове) плюс груз массой до 200 кг или двоих пассажиров и 350 кг груза.

При сложенных задних сиденьях полезный объем грузового отделения равнялся 2,6 м^3, а площадь пола составляла 2 м^2. Машина отличалась малой погрузочной высотой кузова — всего 530 мм.

Syrena R-20

Пикап *Syrena R-20* был разработан на заводе *FSO* в Жеране в 1971 году на базе модели *Syrena 104* и предназначался для небольших фермерских хозяйств, где самым популярным транспортным средством оставалась гужевая повозка.

На заводе *FSO* совместно с Варшавским автомобильным промышленным конструкторским бюро *(BKPMot)* были созданы три поисковых прототипа *Syrena R-1*, *Syrena R-2* и *Syrena R-3*. Последний стал прототипом для пикапа *Syrena R-20*. Буква *R* в индексах этих автомобилей означала «сельскохозяйственный» *(R — rolny)*.

От стандартной легковой машины *Syrena R-20* отличалась не только кузовом, но и переработанной задней подвеской,

когда вместо одной поперечной рессоры сзади стояли две продольные. Грузоподъемность машины при этом составила 350 кг. Автомобиль *Syrena R-20* производился серийно на автозаводе *FSM* в городе Бельско-Бяла в 1972–1983 годах на базе автомобиля *Syrena 105*. Но эта машина так и не смогла изменить образ польской деревни. Во-первых, пикап лишь символически отвечал потребностям фермеров — на нем можно было перевезти разве что пару мешков картошки на рынок или козу к ветеринару. Рядовой фермер нуждался в более вместительном автомобиле. Во-вторых, пикапов *Syrena R-20* произвели очень мало. Единственным преимуществом *Syrena R-20* может считаться цена, которая была в два раза ниже, чем у аналогичного по назначению автомобиля *Targan*.

Пикап Syrena R-20 предназначался для фермерских хозяйств и был рассчитан на перевозку небольших партий грузов сельскохозяйственного назначения

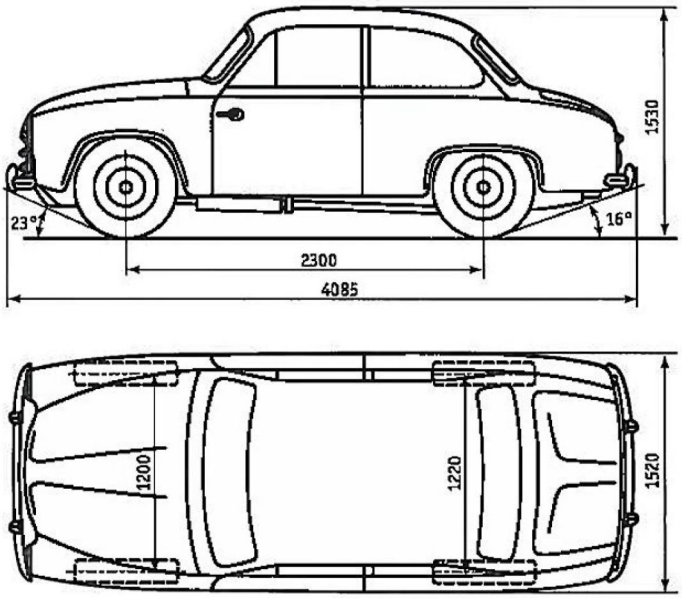


Схема автомобиля Syrena 104

Технические характеристики Syrena 104	
Число мест	5
Максимальная скорость при полной нагрузке	120 км/ч
Расход топлива	7,5–9,5 л/100 км
Электрооборудование	12 V
Размер шин	5,60×15
Объем топливного бака	35 л
Масса, кг	
снаряженная	905
полная	1280
Подвеска передняя	
независимая, с поперечной листовой рессорой, амортизаторы телескопические	
Подвеска задняя	
независимая, с поперечной листовой рессорой, амортизаторы телескопические	
Тормоза	
рабочие — барабанные на всех колесах, с гидравлическим приводом	
стояночный — на задние колеса, с механическим приводом	
Сцепление	
однодисковое, сухое	
Коробка передач	
механическая, четырехступенчатая, синхронизированная	
Передаточные числа	
I — 3,31; II — 2,37; III — 1,525; IV — 0,965; задний ход — 7,5	
Передаточное отношение главной передачи — 4,875	
Двигатель	
S-31, карбюраторный, двухтактный, трехцилиндровый	
Диаметр цилиндра, мм	70
Ход поршня, мм	73
Рабочий объем, см³	842
Степень сжатия	7,2
Максимальная мощность	
40 л.с. при 4300 об/мин	
Максимальный крутящий момент	
8 кГс.м при 2750 об/мин	